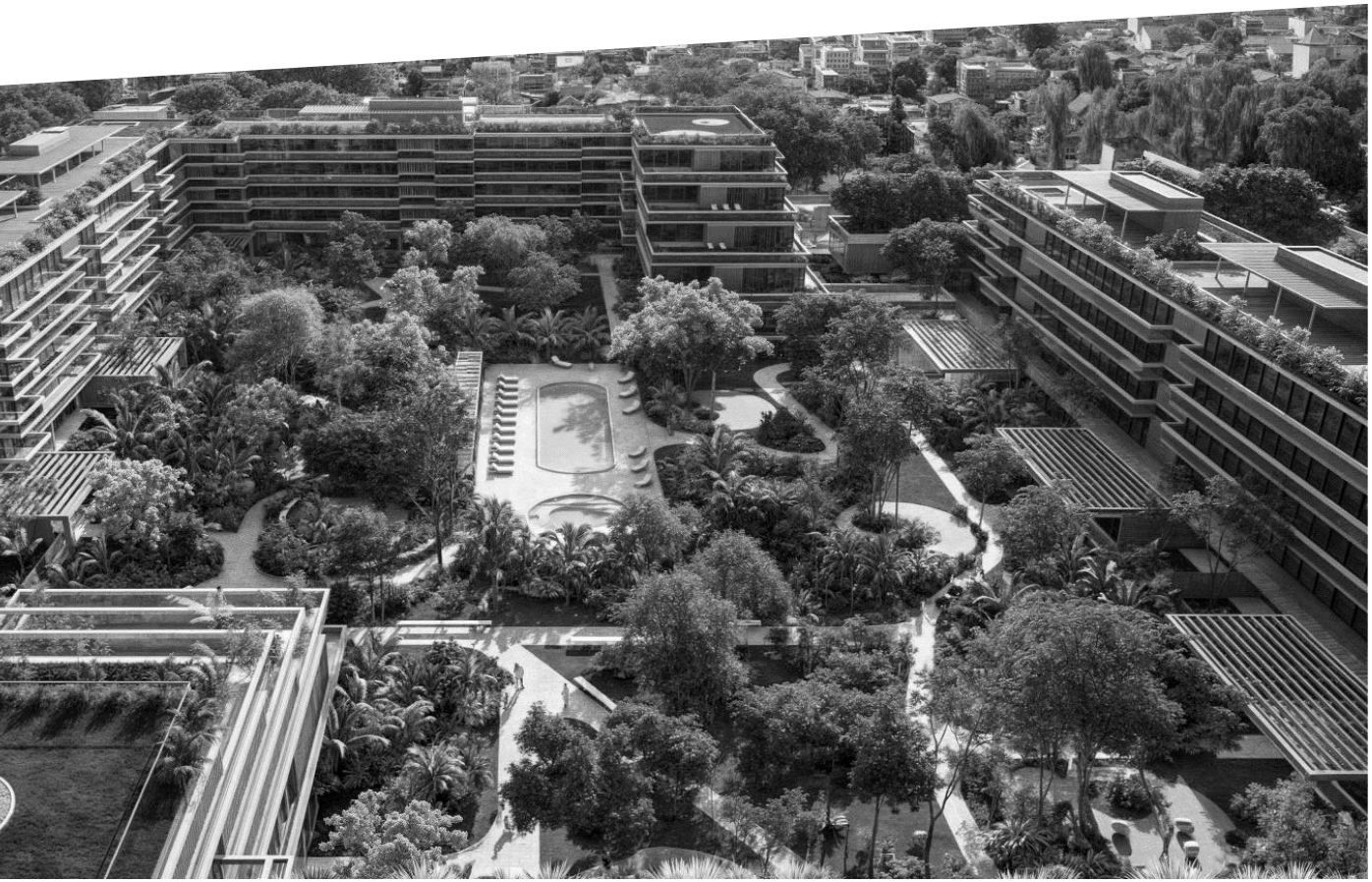
Cuidados del Ambiente
Consultores Industriales

INFORME EIA.2026.101

INFORME VIAL

PREDIO CUYO N°3040

~ entre Cangallo y Santo Domingo ~



MAYO 2026

INFORME VIAL PROYECTO CALLE CUYO Nº3040

(entre Cangallo y Santo Domingo)

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO 4

2. INTRODUCCIÓN 5

2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5

3. INCIDENCIA DEL MOVIMIENTO VEHICULAR EN LA ZONA DE INFLUENCIA 7

3.1 SITUACIÓN BASE PRE PROYECTO 7

3.2 SITUACIÓN BASE DEL MOVIMIENTO VEHICULAR 8

3.3 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN 16

3.3.1 CIRCUITO DE CAMIONES DURANTE LA COSNTRUCCIÓN 16

3.4 ETAPA DE FUNCIONAMIENTO 18

4. ACCESOS 20

4.1 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN 20

4.2 ETAPA DE FUNCIONAMIENTO 20

5. AFECTACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO 22

6. AFECTACIÓN AL TRÁNSITO NO MOTORIZADO 23

7. AFECTACIÓN A LOS PEATONES 23

8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN 24

8.1 MEDIDAS DE MITIGACIÓN CORRESPONDIENTE AL RESPONSABLE DEL PROYECTO 24

8.2 MEDIDAS DE MITIGACIÓN CORRESPONDIENTE AL RESPONSABLE DEL PROYECTO CON PERMISO PREVIO DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN 25

9. CONCLUSIONES 25

10. BIBLIOGRAFÍA 29

ÍNDICE de imágenes

Imagen 1 "Ubicación y Zonificación" 5
Imagen 2 "Cesión de calles internas" 6
Imagen 3 "Cantidad y distribución de cocheras" 6
Imagen 4 "Ubicación del predio, Google Maps - Mayo 2026" 7
Imagen 5 "Ubicaciones de elementos de control de tránsito y peatonal, Google Maps - Mayo 2026 " 8
Imagen 6 "Calle Cuyo esq. Cangallo" 9
Imagen 7 "Calle Cuyo sentido hacia Av. Fdo. de la Legua" 9
Imagen 8 "Variaciones calle Juncal" 10
Imagen 9 "Intersección calles Juncal y Cangallo, Cangallo y Saenz Valiente" 11
Imagen 10 "Variaciones calle S. Domingo, Google Maps - Mayo 2025" 12
Imagen 11 "Variaciones Calle Santo Domingo, Google Maps - Sept 2025" 13
Imagen 12 "Depósito secretaria de Espacio Público, Google Maps - Sept 2025" 13
Imagen 13 "Intersección entre calles S. Domingo y Juncal, Google Maps - Mayo 2026 " 14
Imagen 14 "calle Frers al momento del estudio, 22/5/26" 14
Imagen 15 "calle G. Merou al momento del estudio, 22/5/26" 15
Imagen 16 "Gráfico de torta, resumen unidades" 15
Imagen 17 "Propuesta de circulación del tránsito pesado para el proyecto" 18

Imagen 18 "Propuesta de circulación y señalética para el proyecto" 20
Imagen 19 "Ingresos y egresos al complejo" 22
Imagen 20 "Distribución de cocheras en el edificio" 26
Imagen 21 "Gráficos de barras, cocheras proyectadas vs requeridas" 26

ÍNDICE de tablas

Tabla 1 "Promedio calle Cuyo" 9
Tabla 2 "Promedio calle Juncal" 10
Tabla 3 "Promedio calle Cangallo" 11
Tabla 4 "Promedio calle Santo Domingo" 12

ÍNDICE de cuadros

Cuadro 1 "Medidas de mitigación – Responsable proyecto" 24
Cuadro 2 "Medidas de mitigación – Responsable proyecto / autoridad de aplicación" 25

ÍNDICE de gráficos

Gráfico 1 "Resumen autos/horas actuales" 27
Gráfico 2 "Resumen autos/horas, contemplando incremento dado por el proyecto" 28

1. RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio tiene por objeto determinar cual sería la incidencia del tráfico en una zona donde actualmente existe un predio con un establecimiento industrial (desactivado), el cual se dedicaba en su momento a la indumentaria textil, donde se pretende construir un complejo habitacional y comercial.

Dada su magnitud, en la actualidad el predio corta la continuidad de 3 arterias: Emilio Frers, García Merou y Sáenz Valiente, de las cuales la calle Emiliano Frers se habrirá para dar continuidad. La calle Saéz Valiente se vinculará con la calle Frers, no así la calle García Merou, ya que no tiene continuidad inmediata posterior al predio.

Estudiando la dinámica del tráfico en las horas picos de la mañana y la tarde, se determinó que no se superan significativamente los parámetros, comparados con estudios realizados por Vialidad Nacional de Argentina, *"Nivel de servicio en la red nacional de caminos",* ni en la actualidad, ni considerando el complejo funcionando en su totalida.

Las estimaciones de incremento de unidades/hora están realizadas sobre la base que se definen en la memoria técnica de las características del complejo que se pretende construir, sin considerar que, a futuro, otros predios (hoy industriales) pasen a tener complejos similares.

La cantidad y variedad de transporte público que hay en los alrrededores, *(Paradas distantes desde 200m a 800m del predio)*, facilita el no uso de los autos particulares, ya que las líneas que circulan por los alrrededores permiten vincular las zonas más importante con incidencia laboral, zona Norte, Oeste y CABA, Esta realidad hace sin duda que los ocupantes del futuro proyecto no necesariamente utilicen sus propios vehículos en tareas cotidianas de cercanía o también para llegar a sus habituales tareas laborales, eso ciertamente impacta positivamente en el no incremento del parque automor sobre la zona.

Las recomendaciones realizadas en el presente *(colocación de cartelería alusiva, implementación de redustores de velocidad e implementación de calle de doble mano en nuevas apertuta)*, quedan a consideración de la autoridad municipal que es, en última instancia, quién debe valorar si las mismas son viables con el presente proyecto y con futuros proyectos que puedan impactar en la zona.

2. INTRODUCCIÓN

Se trata de un informe que pretende determinar la incidencia del incremento del tránsito durante las etapas de demolición, construcción y funcionamiento dadas por la futura construcción de un emprendimiento inmobiliario en el cual habrá: locales comerciales, oficinas y viviendas de diferentes categorías, todos con sus correspondientes servicios, en un predio donde anteriormente se desarrollaba una actividad industrial del rubro textil con las diferencias que ello implica para la dinámica diaria de la zona afectada y su entorno inmediato.

2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto, motivo de este análisis, se construirá en el predio actualmente ubicado en la calle Cuyo N°3040 entre calles Cangallo y Santo Domingo, identificado catastralmente como Parcela 9b, Fracción II, Sección C, Circunscripción IV, con Zonificación ID radio 5 (*ver Imagen 1)*.



Imagen 1 "Ubicación y Zonificación"

El predio tiene una superficie nominal bruta de 34.319,51 m², en la cual se albergaban construcciones de la ex empresa Cheeky, las cuales funcionaban como industria textil. Luego, el predio fue adquirido por el actual propietario, quedando las instalaciones vacías y sin uso.

El principal objetivo del proyecto es satisfacer la demanda de viviendas (incluyendo locales, oficinas y espacios de estacionamiento), generando un polo habitacional y comercial atractivo para revitalizar la zona y consolidar el tejido urbano.

En el marco del proyecto, se prevé la cesión de una parte de la superficie (5.721,55 m²) por apertura de calles (*ver Imagen 2*) con lo cual, la superficie afectada al proyecto es de 28.597,96 m². De acuerdo con la Ley 8.912 art. 56 (USO RESIDENCIAL) y el Código Urbanístico Municipal, sobre la superficie resultante se computa la reserva de espacio verde y equipamiento comunitario igual a 3.750,60 m² para espacios públicos, quedando una superficie neta para construir de 24.847,36 m².

SUPERFICIES, CESIONES E INDICADORES URBANISTICOS:

SUPERFICIE TERRENO SEGÚN MENSURA	**34319,51 m2**
FOT BASE: 1,2	
FOS BASE: 0,60	
DENSIDAD: 300Hab/ Ha	

SUPERFICIES APROXIMADAS CESIONES OBLIGATORIAS	
Calle E. Frers (21m) y S. Valiente (14m) -incluye ochavas-:	4180,43 m2
Ochavas	35,96 m2
Equipamiento comunitario (ID. 5%):	1505,16 m2
TOTAL	**5721,55 m2**

SUPERFICIES APROXIMADAS CESIONES VOLUNTARIAS	
Ensanche calle Cuyo:	587,08 m2
Retiro sobre oficinas:	719,53 m2
Retiro s/locales:	497,44 m2
plaza cuyo	638,26 m2
Plazas Frers/S. Valiente:	1308,29 m2
TOTAL	**3750,60 m2**

TOTAL APROXIMADO CESIONES	**9472,15 m2**

SUP. NETA DEL PREDIO PARA CALCULO FOS/ FOT/ DENSIDAD	
SUPERFICIE SEGÚN MENSURA	34319,51 m2
SPERFICIE CESIONES	9472,15 m2
SUPERFICIE NETA PREDIO	**24847,36 m2**

CALCULO INDICADORES URBANISTICOS	
FOS MAXIMO: 24847,36X0,60	**14908,42 m2**
FOT MAXIMO: 24847,36X1,2+(premios por cesiones voluntarias)= 24847,36x1,2+(3750,60x2)x1,2= 29.816,83m2+(7501,21X1,2)= 29.816,83m2+9.001,45= 38.818,28m2	**38818,28 m2**
TERRENO ABSORBENTE= 24847,36m2X20%	**4969,47 m2**
DENSIDAD: (300/10000) X (24847,36m2 + 7501,21)= 0,03 X 32.348,57= 970,46 Hab	**970,46 Hab**
COMPENSACION POR MAYOR CANTIDAD DE ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO: 75 COCHERAS DEMAS	**77,54 Hab**
TOTAL DENSIDAD:	**1048,00 Hab**

Superficie Manzana 1	3706,42 m2
Superficie Manzana 2	21140,94 m2
TOTAL	**24847,36 m2**

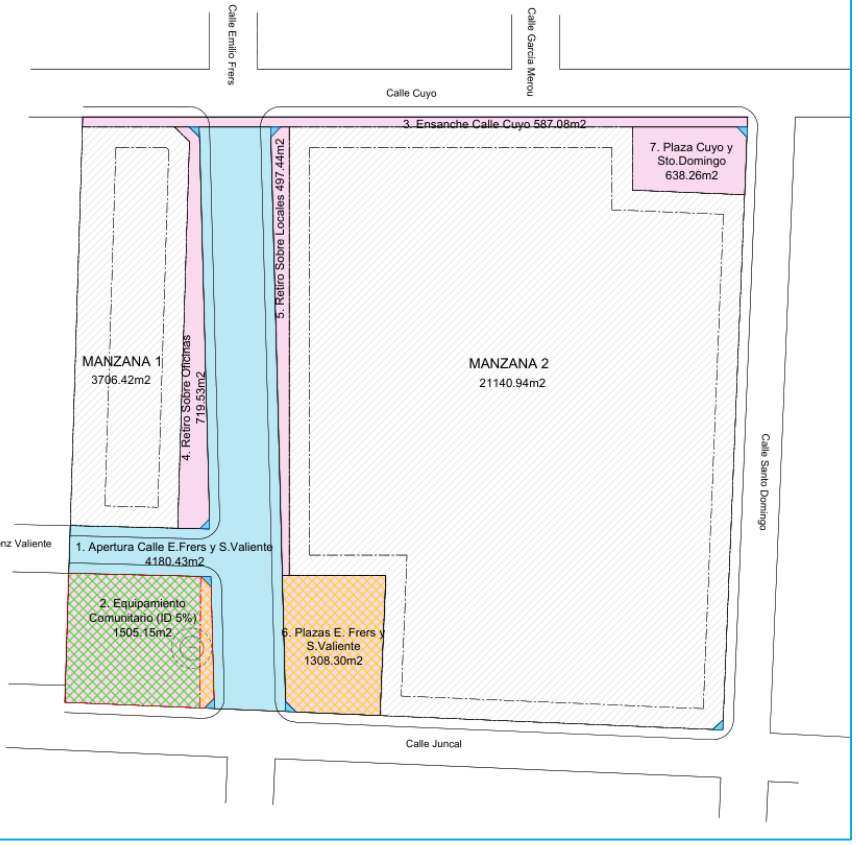


Imagen 2 "Cesión de calles internas"

De acuerdo con la cantidad de unidades distribuidas en el predio destinadas a viviendas y sus dimensiones, se estima un total de 309 viviendas para el proyecto.

Según el proyecto, se considera que serán necesarias 689 cocheras (módulos) en base a la cantidad de viviendas, locales y oficinas. (*ver Imagen 3*).

COCHERAS REQUERIDAS				
TIPO	CANT UF	SUP ALFOMBRA	CALCULO BASE	CANTIDAD REQUERIDA
VIVIENDA	309,00		X* 1,3	402
OFICINA		3823,35	(X* 0,9)/ 20	172
LOCALES COMERCIALES		2536,21	X/ 22	115
TOTAL				**689**

COCHERAS PROYECTADAS				
	SECTOR OFICINAS	SECTOR COMERCIAL	SECTOR RESIDENCIAL	SUBTOTAL
MANZANA 1	127	119		246
MANZANA 2			518	518
		TOTAL PROYECTADO		**764**

TIPO	REQUERIDAS	PROYECTADAS	MAYOR CANT. DE ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO
VIVIENDA	402	518	
OFICINA	172	127	
LOCALES COMERCIALES	115	119	
TOTAL	**689**	**764**	**75**

Imagen 3 "Cantidad y distribución de cocheras"

Si bien el proyecto se encuentra en una zonificación ID (Industrial Dominante) cada vez los alrededores se van poblando más de casas, convirtiendo dicho entorno en una zona de baja a media densidad, por lo que el proyecto no saturaría de inmediato la misma.
Como podemos observar en la *Imagen 4* la zona denominada ID se encuentra, de apoco, migrando a una zona tipo Rm1 (Residencial), tal como se indica en la *Imagen 1*, esto implica que a medida que cambien de uso los predios (de Industrial a Residencial), también cambiará

el tipo de unidades que comenzarán a circular, siendo los automóviles los vehículos que comenzarán a predominar.



Imagen 4 "Ubicación del predio, Google Maps - Mayo 2026"

3. INCIDENCIA DEL MOVIMIENTO VEHICULAR EN LA ZONA DE INFLUENCIA

3.1 SITUACIÓN BASE PRE PROYECTO

El sitio se encuentra ubicado en una zona tipificada por el Código Urbano de San Isidro como ID Radio 5, donde:

ID refiere a "Industria Predominante" o "Industria Dominante". Esta zona está destinada principalmente a actividades industriales, depósitos y talleres, así como también a la localización de actividades comerciales. Además, se permiten usos complementarios como vivienda unifamiliar y otros, según el Cuadro de Usos.

El término "Radio 5" refiere a una subdivisión específica dentro de una zona en el Código de Ordenamiento Urbano. Cada radio tiene sus propias normas y regulaciones que determinan cómo se puede utilizar el suelo en esa área específica, incluyendo restricciones sobre la altura de los edificios, tipos de actividades permitidas y requisitos de espacio libre o áreas verdes. Más allá del destino definido para el uso del suelo en el entorno, se observa que el mismo presenta viviendas y conjuntos habitacionales de uso mayoritariamente residencial, como es el caso del Complejo Talar de Martínez *(ver Imagen 4)*.

3.2 SITUACIÓN BASE DEL MOVIMIENTO VEHICULAR

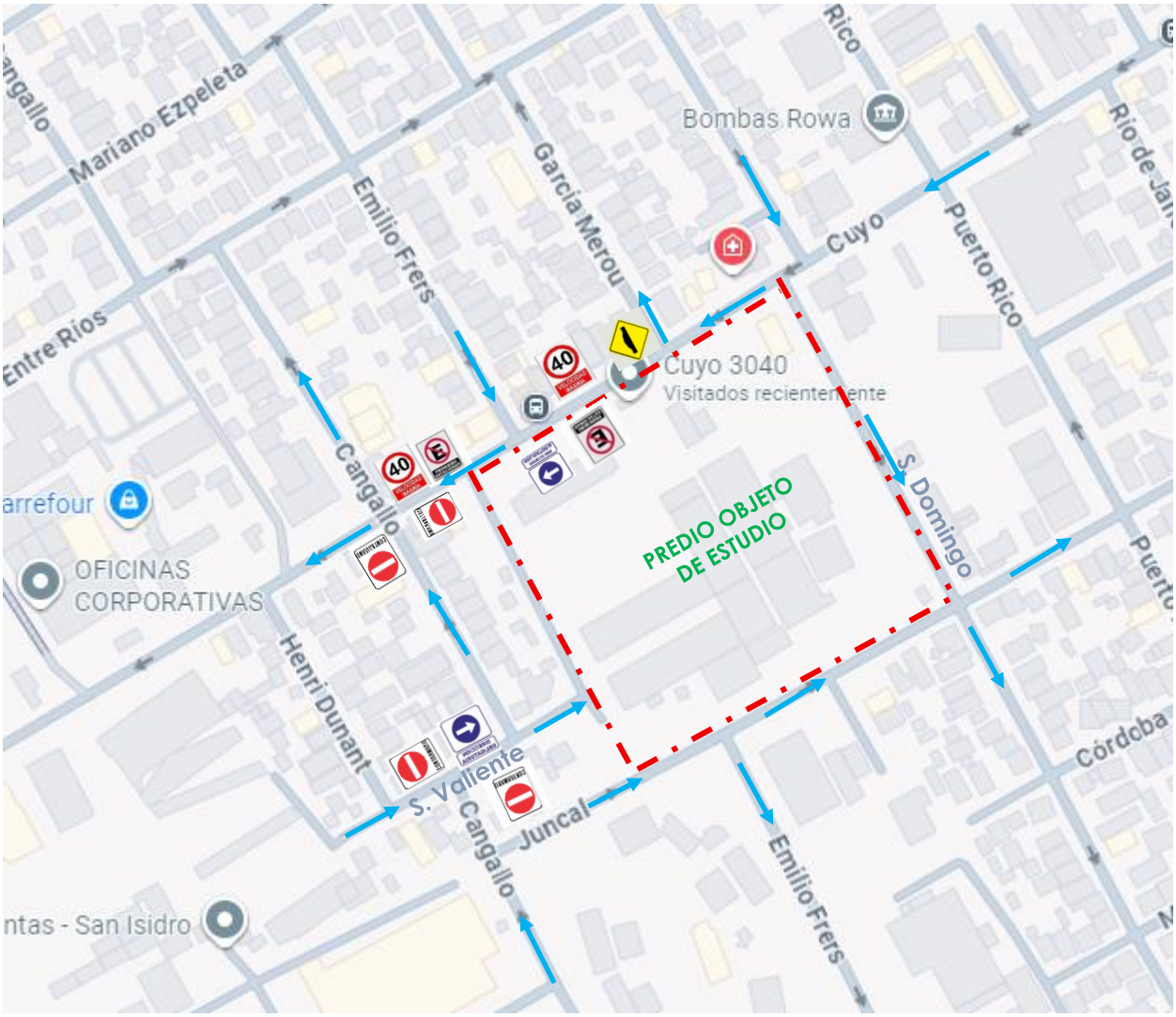


Imagen 5 "Ubicaciones de elementos de control de tránsito y peatonal, Google Maps - Mayo 2026 "

Al predio lo circundan varias arterias (*Imagen 5*), dos de ellas (Cuyo y Juncal) cobran relevancia por su circulación y carga vehicular. También cobran relevancia, pero en mucho menor escala, Cangallo, S. Domingo y otras como Emilio Frers y García Merou, quienes prácticamente no tienen movimiento y en las cuales solamente se ven vehículos estacionados paralelos a los cordones de ambas aceras. Lo mismo sucede con la calle Sáenz Valiente entre Cangallo y Henri Dunant ya que ambas son, a la altura del predio, calles de vinculación: Sáenz Valiente es mano con sentido hacia la derecha, permitiendo la continuación de Cangallo en Juncal. La Calle Henri Dunant, es de doble sentido de circulación, vincula la calle Cuyo con Sáenz Valiente permitiendo que el tramo de calle Sáez Valiente que corta contra el edificio de Rentas, pueda salir a la Calle Cuyo sin necesidad de tomar por Cangallo.

A continuación, se describen las calles de mayor relevancia según el siguiente detalle:

Al Este del predio, y con sentido de circulación NE, se encuentra la calle Cuyo.

Al Sur del predio, con circulación en ambos sentidos (Este–Oeste), se encuentra la calle Juncal quien se corta contra la calle Cangallo (ya que se ve interrumpida por la empresa British American Tobacco Argentina).

Al Este, con sentido de circulación hacia el Sur, se encuentra la calle Santo Domingo y al Oeste, con sentido de circulación hacia el Norte, se encuentra la Calle Cangallo.

Sobre las calles Cuyo, Cangallo y Juncal coexisten tanto viviendas unifamiliares como locales industriales y depósitos, mientras que, sobre la calle Santo Domingo (a la altura del proyecto), parte del predio limita con la empresa UPS y el resto con otro establecimiento industrial. Según el conteo vehicular realizado en días hábiles, con buen tiempo y actividad normal, en horarios pico arroja el siguiente promedio:

Tabla 1 "Promedio calle Cuyo"

Calle	*Tipo de Vehículos*	*Fecha: 19-05-26 – 07 a 09 hs. Fecha: 22-05-26 – 15 a 17 hs. (Horarios - Unidades)*			
		07 a 09 hs	%	15 a 17 hs	%
CUYO	Camiones	**64**	5.4	**14**	1.3
	Camionetas	**120**	9.6	**78**	7.4
	Autos	**960**	76.5	**826**	78.2
	Colectivos	**0**	0	**0**	0
	Motos	**82**	6.5	**132**	12.5
	Bicicletas	**24**	1.92	**6**	0.6
	Total vehículos contados	**1254**	100	**1056**	100
	Total, promedio en horas pico: 578 vehículos/ hora				

La calle Cuyo, con sentido de circulación hacia la Av. Fdo. de la Legua, tiene un ancho de calzada de 7 m y veredas, en promedio, de 3,5 m de cada lado. A la altura del predio posee dos reductores de velocidad: uno ubicado aproximadamente en la entrada y el otro previo a la intersección con la calle Cangallo. No posee bicisenda ni semáforos, la velocidad máxima de circulación es de 40 km/h. A lo largo de todo su trayecto se encuentra prohibido estacionar paralelos a los cordones de ambas aceras, aunque en la práctica se observa que sí se estaciona (*Imágenes 6 y 7*).



Imagen 6 "Calle Cuyo esq. Cangallo"



Imagen 7 "Calle Cuyo sentido hacia Av. Fdo. de la Legua"

Tabla 2 "Promedio calle Juncal"

Calle	*Tipo de Vehículos*	*Fecha: 22-05-26 – 07 a 09 hs. Fecha: 25-05-26 – 15 a 17 hs. (Horarios - Unidades)*			
		07 a 09 hs	%	15 a 17 hs	%
JUNCAL	Camiones	**14**	2	**10**	1
	Camionetas	**44**	6.4	**54**	5.5
	Autos	**594**	86.1	**870**	88.2
	Colectivos	**0**	0	**0**	0
	Motos	**32**	4.6	**40**	4.1
	Bicicletas	**6**	0.9	**12**	1.2
	Total vehículos contados	**690**	100	**986**	100
	Total, promedio en horas pico: 419 vehículos/ hora				

La calle Juncal tiene doble sentido de circulación: al Este con sentido hacia la Av. Sr. Alexander Fleming y al Oeste con sentido hacia la Av. Fdo. de la Legua. Su trayectoria se encuentra interrumpida contra la empresa British American Tobacco Argentina. Tiene un ancho de calle de 7,7 m, entre Sto. Domingo y Frers para luego ampliarse, con un boulevard en medio de ambas manos, entre Frers y Cangallo. El ancho de vereda promedio es de 3,5 m de cada lado en el primer tramo, y de 2 m de cada lado, cuando se amplía con boulevard de por medio. No posee bicisenda ni semáforos en las inmediaciones del predio, como tampoco reductores de velocidad. La velocidad de circulación es de 40 km/h *(Imagen 8)*.

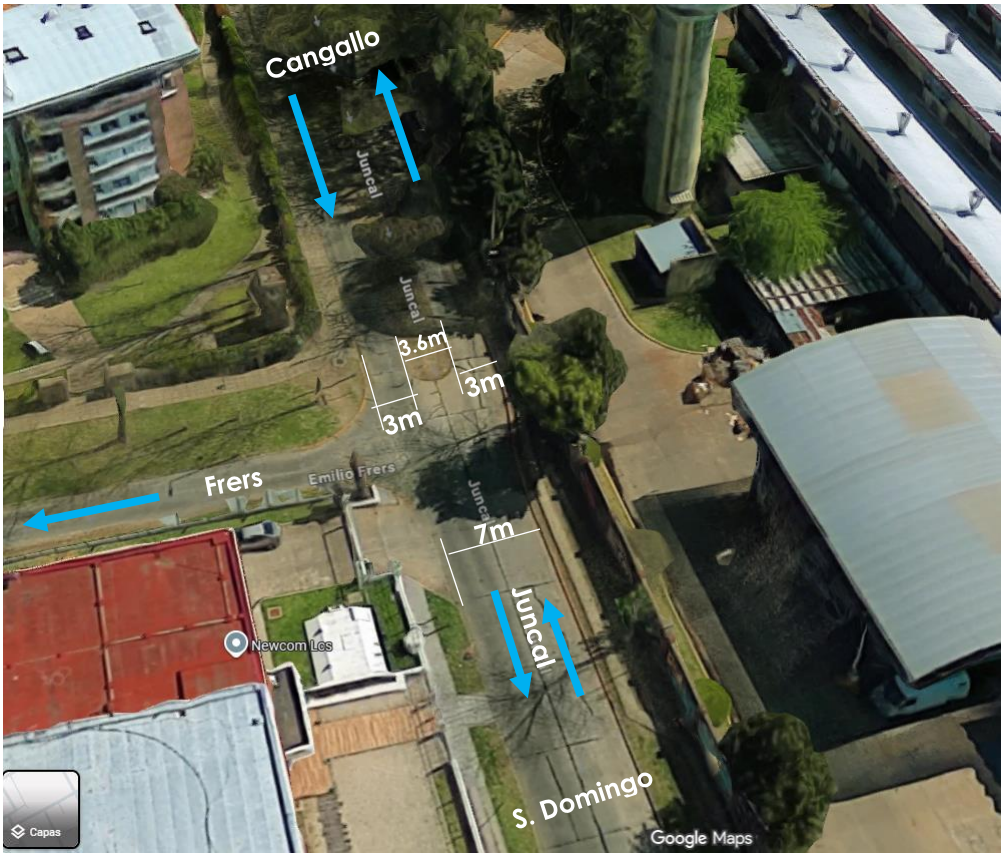


Imagen 8 "Variaciones calle Juncal"

Tabla 3 "Promedio calle Cangallo"

Calle	*Tipo de Vehículos*	*Fecha: 25-05-26 – 07 a 09 hs. Fecha: 26-05-26 – 15 a 17 hs. (Horarios - Unidades)*			
		07 a 09 hs	%	15 a 17 hs	%
CANGALLO	Camiones	**4**	1	**0**	0
	Camionetas	**48**	13	**34**	8
	Autos	**288**	76	**360**	84.1
	Colectivos	**0**	0	**0**	0
	Motos	**26**	6.9	**28**	7
	Bicicletas	**12**	3.1	**4**	0.9
	Total vehículos contados	**378**	100	**213**	100
	Total, promedio en horas pico: 201 vehículos/ hora				

La calle Cangallo tiene un ancho de 7 m con veredas de 3,3 m y se permite el estacionamiento en ambas manos. El sentido de circulación es NE hacia la Av. de la Unidad Nacional. A la altura del establecimiento la traza de la calle se corta y retoma su trayectoria a los pocos metros vinculándose por medio de la calle Sáenz Valiente.

La velocidad de circulación es de 40 km/h, y es una salida directa hacia la Av. De la unidad Nacional se permite el estacionamiento en ambas aceras, no tiene bicisenda ni semáforos a la altura del establecimiento objeto de estudio, como tampoco reductores de velocidad, siendo una de las arterias que unen Av. Hipólito Yrigoyen con la Av. De la Unidad Nacional *(*Imagen 9).



Imagen 9 "Intersección calles Juncal y Cangallo, Cangallo y Sáenz Valiente"

Tabla 4 "Promedio calle Santo Domingo"

Calle	*Tipo de Vehículos*	*Fecha: 27-05-26 – 07 a 09 hs. Fecha: 27-05-26 – 15 a 17 hs. (Horarios - Unidades)*			
		07 a 09 hs	%	15 a 17 hs	%
SANTO DOMINGO	Camiones	**12**	5.3	**6**	1.6
	Camionetas	**16**	7.2	**16**	4.4
	Autos	**176**	78.6	**320**	86.9
	Colectivos	**0**	0	**0**	0
	Motos	**8**	3.6	**10**	2.7
	Bicicletas	**12**	5.3	**16**	4.4
	Total vehículos contados	**224**	100	**368**	100
	Total, promedio en horas pico: 148 vehículos/ hora				

La calle Santo Domingo tiene sentido SO y es la vinculación del predio más cercana con la Av. Hipólito Yrigoyen y la calle Edison como arterias significativas del Partido. No es una calle de alto tránsito.



Imagen 10 "Variaciones calle S. Domingo, Google Maps - Mayo 2025"

Esta calle tiene varias particularidades: entre las calles Cuyo y Juncal, su calzada es de macadán (en lugar de ser de hormigón) y cambia sus dimensiones a lo largo de su recorrido. Como se observa en la *Imagen 10,* ingresando por la calle Cuyo existe una vereda de 3,20 m de ancho y una calzada pavimentada con macadán de 4,40 m con sector de suelo natural mezclado con pedregullo de 3,20 m y la vereda del contrafrente de 1,20 m.



Imagen 11 "Variaciones Calle Santo Domingo, Google Maps - Sept 2025"

A la altura de la entrada de la empresa posterior a UPS, se produce un estrechamiento de la calzada del lado izquierdo a causa de la arboleda existente. Se mantienen las dimensiones del ancho de calzada (4,40 m) y la vereda (1,20 m) ver *Imagen 11*.



Imagen 12 "Depósito secretaria de Espacio Público, Google Maps - Sept 2025"

Inmediatamente después del acceso que la empresa lindera a UPS tiene sobre la calle Santo. Domingo, se encuentra ubicado, sobre suelo natural, un contenedor cuya inscripción dice "Subbase 1 secretaria de Espacio Público", evidentemente perteneciente al Municipio de San Isidro *(Imagen 12)*, las dimensiones de la calzada se mantienen en 4,40 m hasta la intersección con la calle Juncal *(*ver *Imagen 13)*.



Imagen 13 "Intersección entre calles S. Domingo y Juncal, Google Maps - Mayo 2026 "

Las calles Emilio Frers y García Merou, si bien vinculan en uno y otro sentido con la Av. de la Unidad Nacional como arteria de relevancia, ambas se cortan en su trayectoria contra la calle Cuyo (dado el emplazamiento del predio afectado al estudio). Actualmente son calles que no tienen relevancia, ya que la circulación vehicular de ambas es casi nula y solo se utilizan para estacionamiento de los frentistas en ambas manos. En las inmediaciones del predio afectado al estudio, ninguna de las dos arterias posee bicisendas, reductores de velocidad ni semáforos.

Tanto la calle Emilio Frers como García Merou, tienen un ancho de 7,20 m y 3,5 m de vereda en ambas aceras.

Una calle que toma relevancia es Entre Ríos, la cual corre con sentido NE paralela a Cuyo, y vincula a la Av. Fdo. de la Legua con la Av. Sir. Alexander Fleming y con la Av. Sta. Fe (como arterias de relevancias), esta calle es utilizada para acceder al centro de San Isidro.

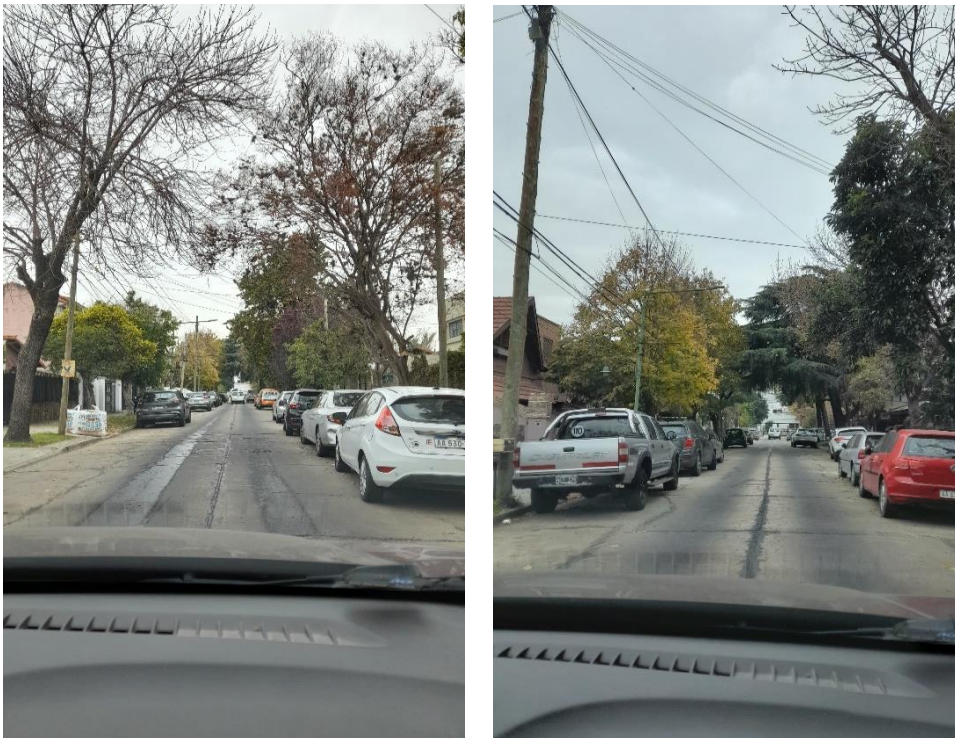


Imagen 14 "calle Frers al momento del estudio, 22/5/26"



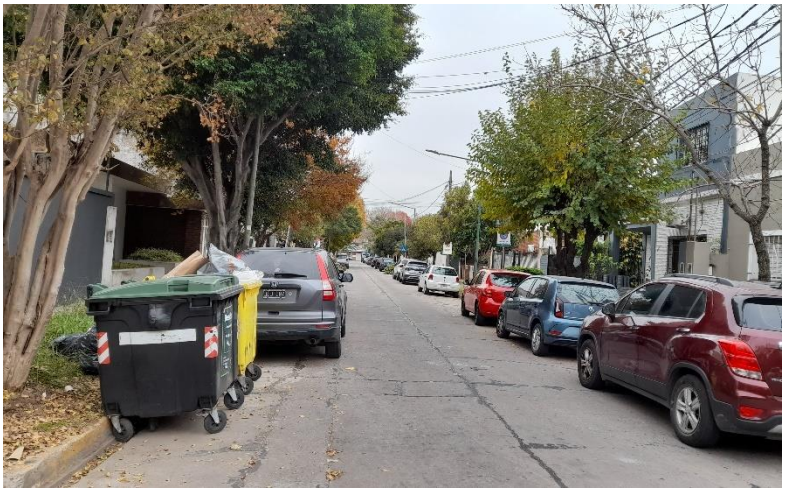


Imagen 15 "calle G. Merou al momento del estudio, 22/5/26"

A continuación, se expresa gráficamente en % un resumen de las tablas:

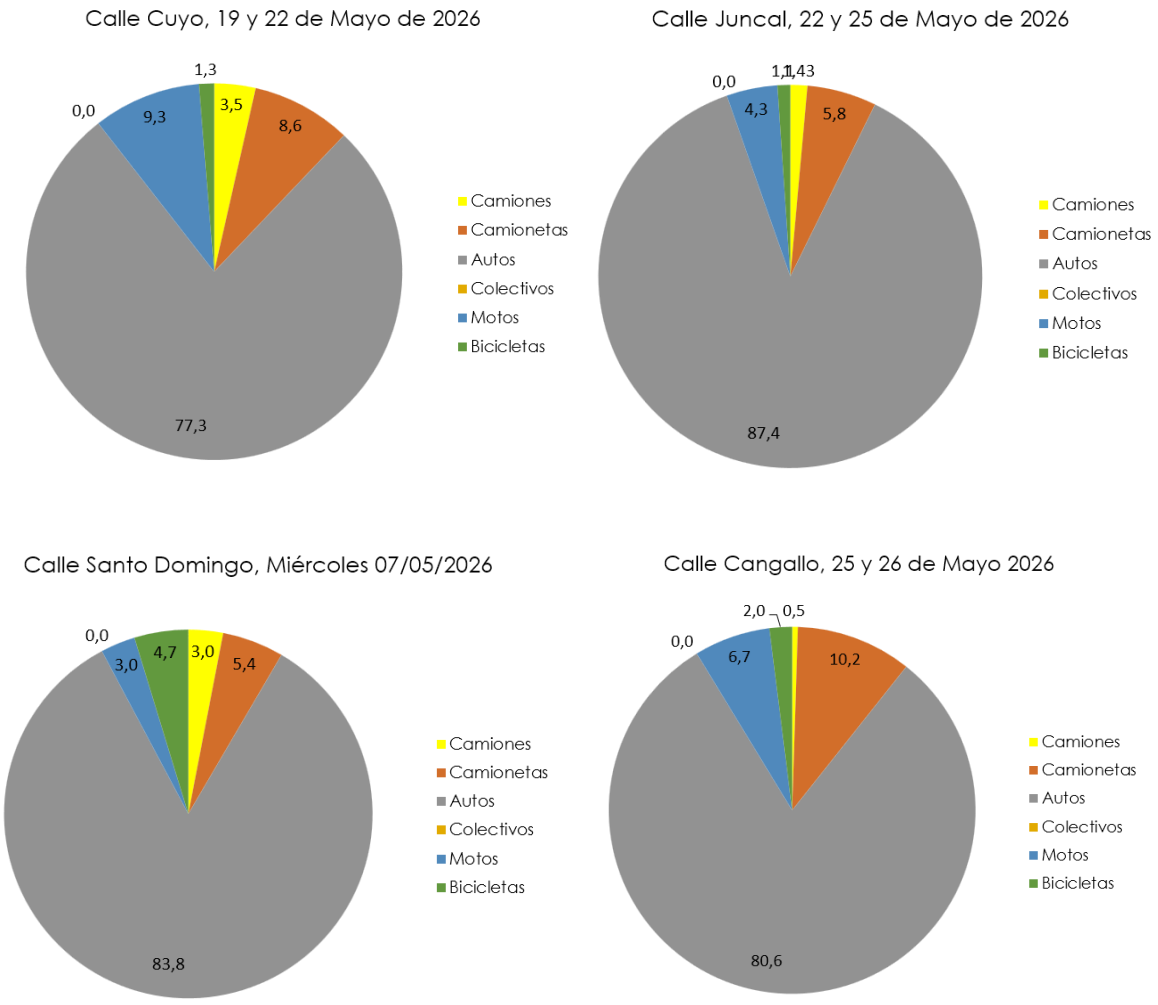


Imagen 16 "Gráfico de torta, resumen unidades"

3.3 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Las etapas de construcción están previstas en tres tramos que interactúan en el tiempo, con una duración estimada en 43 meses, de los cuales: 3 meses corresponde al proceso de demolición, en hasta 12 meses se desarrollarán tareas de excavación y movimiento de suelo, 17 meses insumirán las tareas de hormigonado de los tres bloques (A, B y C) y 11 meses para las tareas de arquitectura (obra húmeda, servicios, etc.) y embellecimiento de los sectores.

Durante las etapas de demolición, movimiento de suelo y hormigonado se generará la mayor afluencia de unidades de transporte de carga, camiones volcadores, carretones, bateas, y mixer

Para las etapas de demolición y movimiento de suelo se estiman realizar entre 20 y 28 viajes diarios, utilizando un promedio de 6 a 7 unidades de entre 2 y 3 ejes para el transporte, estimando un promedio de 4 viajes por horas. Las unidades, según su porte, circularán por las vías habilitadas para la carga que transportarán.

En el caso del hormigonado de las diferentes etapas, se utilizarán los mixeres tradicionales, considerando un promedio de 4 unidades/día, pudiendo llegar a un máximo de 20 unidades al momento del llenado de las estructuras que lo requieran.

Para el caso de las grúas y/o máquinas para la demolición y el movimiento de suelo, se transportarán por medio de carretones adecuados para dicha tarea.

Lo importante a destacar, es que todas las tareas se desarrollarán dentro del predio, sin afectar al normal tránsito de la zona de influencia.

Los vehículos a utilizar para el movimiento de suelos y escombros saldrán según correspondan al avance de obra por la calle Cuyo, hacia Colectora Panamericana y carriles centrales de Autopista Panamericana según lugar de descarga.

Los equipos para la demolición y el movimiento de suelos, que lleguen sobre carretones, ingresarán por Colectora Panamericana hacia la calle Entre Ríos, Frers y el Acceso al predio por calle Cuyo, y egresarán por calle Cuyo con dirección a Colectora Panamericana y de allí al destino correspondiente.

3.3.1 CIRCUITO DE CAMIONES DURANTE LA COSNTRUCCIÓN

Es importante determinar los circuitos de unidades pesadas durante el proceso de construcción con el objeto de establecer una ruta que interfiera lo menos posible con la dinámica habitual de la zona, que, si bien por zonificación es de carácter industrial, se hace necesario dicha previsión en tanto y en cuento que el predio se encuentra rodeado de construcciones unifamiliares.

No se ha observado en los alrededores calles con prohibición de tránsito pesado, con lo cual se propone un circuito que permita acceder a arterias cuya dinámica permita un normal desenvolvimiento de unidades de porte.

En la *Imagen 17*, se propone un circuito que interfiera lo menos posible con la dinámica de la zona. En el mismo se propone que las unidades ingresen por colectora Au. Panamericana hacia calle Conscripto M.O. Romero, sentido hacia Av. Fdo. de la Legua con destino a calle Entre Ríos y por ella hasta calle Sto. Domingo, luego por Sto. Domingo hasta Cuyo y allí se ingresa por el primer acceso al predio. Este recorrido se haría con las unidades que ingresen vacías, que se utilizarán para transportar los escombros de la demolición, tierra de las excavaciones y los transportes que ingresen con la maquinaria para la demolición, el movimiento de suelo y la demolición, como también las unidades que ingresen con los insumos requeridos en las diferentes etapas de la obra.

Este recorrido Sur – Norte permite que, hasta las primeras horas de la tarde, la circulación de las unidades de tránsito pesado no tenga inconvenientes para el acceso, ni por Au. Panamericana ni por Av. Fdo. de la Legua, ya que la ralentización del tránsito se genera por la mano contraria con sentido Norte – Sur. Las calles Entre Ríos y Santo Domingo no tienen una concentración de tránsito tal en la que estas unidades puedan generar trastornos y ralentizaciones.
Sobre la calle Cuyo no hay interferencia, ya que el acceso al predio está a menos de 30m de la intersección de Cuyo con Santo Domingo.

En cuanto al circuito de unidades de porte cargadas, la salida se realizará por el segundo acceso al predio, ubicado en el límite del predio (opuesto al primero), por la calle Cuyo hasta Conscripto M. O. Romero con sentido calle Thames y, según donde se realice la descarga de los escombros o la tierra del movimiento de suelo, podrán: o bien cruzar por puente Thames la Au. Panamericana y girar a la izquierda para acceder a Colectora Este de Au. Panamericana y por ella a Au. Panamericana con sentido Norte- Sur. Si este sentido fuese el que deben recorrer las unidades para la descarga, durante la mañana y hasta después del mediodía, el tránsito esta cuasi detenido por la cantidad de vehículos que circulan por la Au. Panamericana y obviamente estas unidades contribuirán a la ralentización del tránsito, específicamente no serán las que generen la situación de saturación, pero contribuyen a la ralentización.

La otra opción, es cruzar la calle Thames por Colectora Panamericana Oeste para tomar la Au. Panamericana con sentido Norte – Sur, en este caso en el horario matutino y hasta posterior al mediodía no se genera ralentización del tránsito, con lo cual la circulación de las unidades pesadas no sería causante de ralentización ni atascamiento del tránsito. Tampoco incidiría en el desarrollo de la Av. Fondo de la legua ni de la calle Thames. Posterior a las primeras horas de la tarde, y con el incremento del tráfico sobre la Colectora y carriles centrales de la Panamericana como también de la calle Thames, estas unidades pueden contribuir a la ralentización del tráfico en dichas arterias, como también ralentizar el tráfico sobre la calle Cuyo, y en especial al llegar a la Av. Fondo de la Legua, debido al semáforo existente. De todos modos, lo que hay que considerar para todos los casos es la frecuencia con que se van a movilizar estas unidades, que se estiman en 4 viajes hora, y que dependiendo de donde se realice la descarga es el tiempo distante hasta la próxima salida. Hoy este dato no es posible aportarlo debido a que se desconoce dónde se realizará la descarga de la tierra y de la demolición, con lo cual tampoco es posible establecer el tiempo que durará en hacer el recorrido para transitar la vuelta y el próximo viaje.

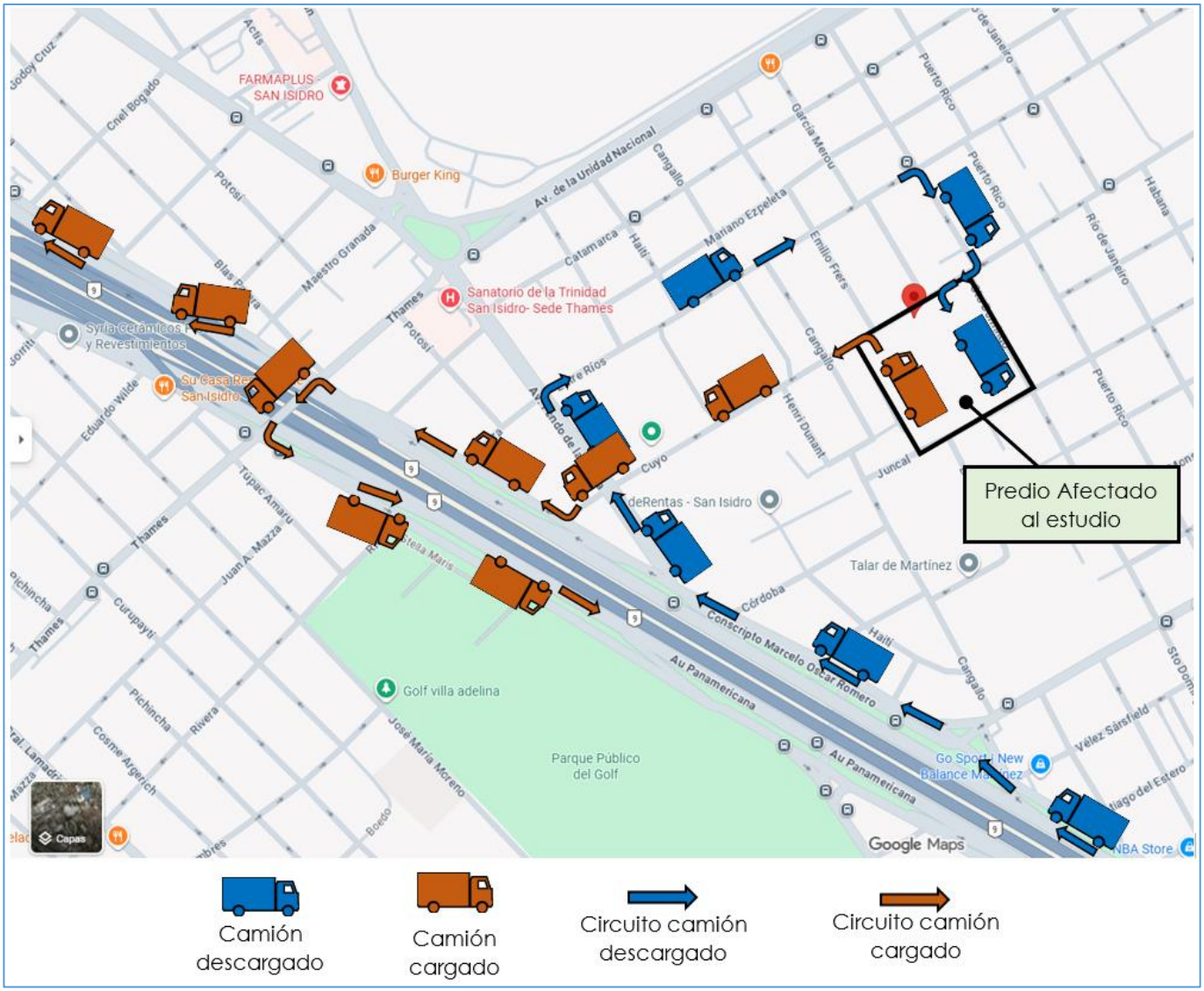


Imagen 17 "Propuesta de circulación del tránsito pesado para el proyecto"

3.4 ETAPA DE FUNCIONAMIENTO

La etapa de funcionamiento prevé la circulación vehicular motorizada, no motorizada y peatonal por tramos de calles preexistentes y calles, hasta hoy, inexistentes (apertura de la calle Emilio Frers entre Juncal y Cuyo y apertura de calle Sáez Valiente hacia calle Cangallo), las cuales, a futuro, serán de uso público y responderán a la demarcación, usos y restricciones acorde a la ley de tránsito vigente y las normas municipales.

La calle Emilio Frers divide al predio en dos bloques perfectamente definidos, uno netamente comercial (oficinas y locales comerciales) y el otro netamente habitacional (con locales asociados), sobre dicha calle se demarcan los cruces peatonales y la señalética de prevención y restricción acorde a cada caso. Dado que la circulación vehicular no sólo se limita a los residentes (considerando que se agregarán usuarios que concurran al sector comercial y de oficinas, además de los automovilistas que estén utilizando dichas arterias como paso alternativo, se prevé la colocación de reductores de velocidad con sus respectivos indicadores previo a los pasos peatonales, que serán elevados para mantener la velocidad de circulación en 40 km/hora o menor, y se indicarán las restricciones de circulación necesaria para la preservación de los peatones.

Con respecto a la apertura de la calle Sáenz Valiente en el tramo que unirá la calle Emilio Frers y Cangallo, se recomienda que dicho tramo sea doble mano para que la salida del complejo

no recaiga, en su totalidad, en la calle Juncal y permita que aquellos que salgan hacia el Norte podrán hacerlo por Emilio Frers, Sáenz Valiente o Cangallo, y los que salgan para el Sur podrán hacerlo por Emilio Frers, Juncal y retomando nuevamente Emilio Frers. De esta manera, una calle como Cangallo que promedia 201 unidades/hora incrementa su circulación sin necesidad de generar ninguna modificación en la dinámica vehicular, lo mismo para la calle Juncal.

En cuanto a la calle Santo Domingo, indefectiblemente aumentará su caudal vehicular, dado que es una vía directa entre el complejo habitacional y la Av. Hipólito Yrigoyen y la calle Edison que son arterias que llevan a la Autopista Panamericana o al centro del partido. Dada esa conectividad que brinda la calle Santo Domingo, hace que sea necesario modificar la traza actual lindante al predio y estandarizarla como lo están las cuadras anteriores y posteriores.

El incremento del tráfico, a partir de la construcción del complejo, con los valores actuales y la distribución de accesos es compatible, sin necesidad de medidas adicionales.

En el caso de la calle Cuyo, y asumiendo que el movimiento vehicular incluye el total de unidades correspondiente a las cocheras, resultaría de un promedio de 725 unidades y un pico de 770 unidades / hora que se daría en el pico de ingreso y egreso. Esto significa una ralentización del tránsito en la zona aledaña al complejo por los vehículos estacionados en ambas aceras y en la salida a Fdo. de la Legua (dado que tiene semáforo), pasado estos picos, vuelve a su dinámica habitual.

En el caso de la circulación por la calle S. Domingo, tomando la media actual de 148 unidades hora y le sumando el total de cocheras a construir, tendríamos en horarios pico una media de 248 unidades / hora y un máximo de 317 unidades / hora, siendo ésta una cantidad de vehículos muy por debajo de lo máximo recomendado para una calle urbana sin ocasionar ralentización en la circulación.

Para el caso de la calle Emilio Frers (hoy inexistente a la altura del predio afectado al estudio), es un caso particular, dado que la traza de dicha calle, anterior y posterior al predio, prácticamente tiene muy poca circulación vehicular, siendo solo utilizada para estacionamiento en ambas manos. Posterior al predio, la traza de la calle se corta contra el ex predio de Telecom y continúa, posterior a la Av. Hipólito Yrigoyen. Con la culminación del complejo, la calle Frers toma importancia, ya que por la misma ingresan y egresan la mayor cantidad de vehículos al sector multifamiliar. Tomando una media de movilidad del 80% se tendría un total de 290 unidades en hora pico que entren o salgan al mismo, y aquí toma relevancia la apertura de la calle Sáenz Valiente, entre la calle Frers y Cangallo, y el hecho de que dicho tramo sea bidireccional: de esa forma la salida sería por Frers y se distribuiría entre Sáez Valiente y Cangallo o Juncal y Santo Domingo (la circulación por Cangallo y S. Domingo es muy reducido, 201 unidades/hora para Cangallo y 148 unidades/hora para Santo domingo). Si a eso se le suma el incremento que se podría sufrir por la salida del sector de locales, no llegaría al máximo recomendado para una calle urbana. Obviamente estas calles, que actualmente son utilizadas a modo cocheras, se verán alteradas en su dinámica diaria, pero no superarán los valores recomendados para la circulación urbana. Cuando llegue el momento, el Municipio deberá implementar la cartelería de prohibición de estacionar en las calles periféricas del complejo (carentes en algunas de ellas en la actualidad).

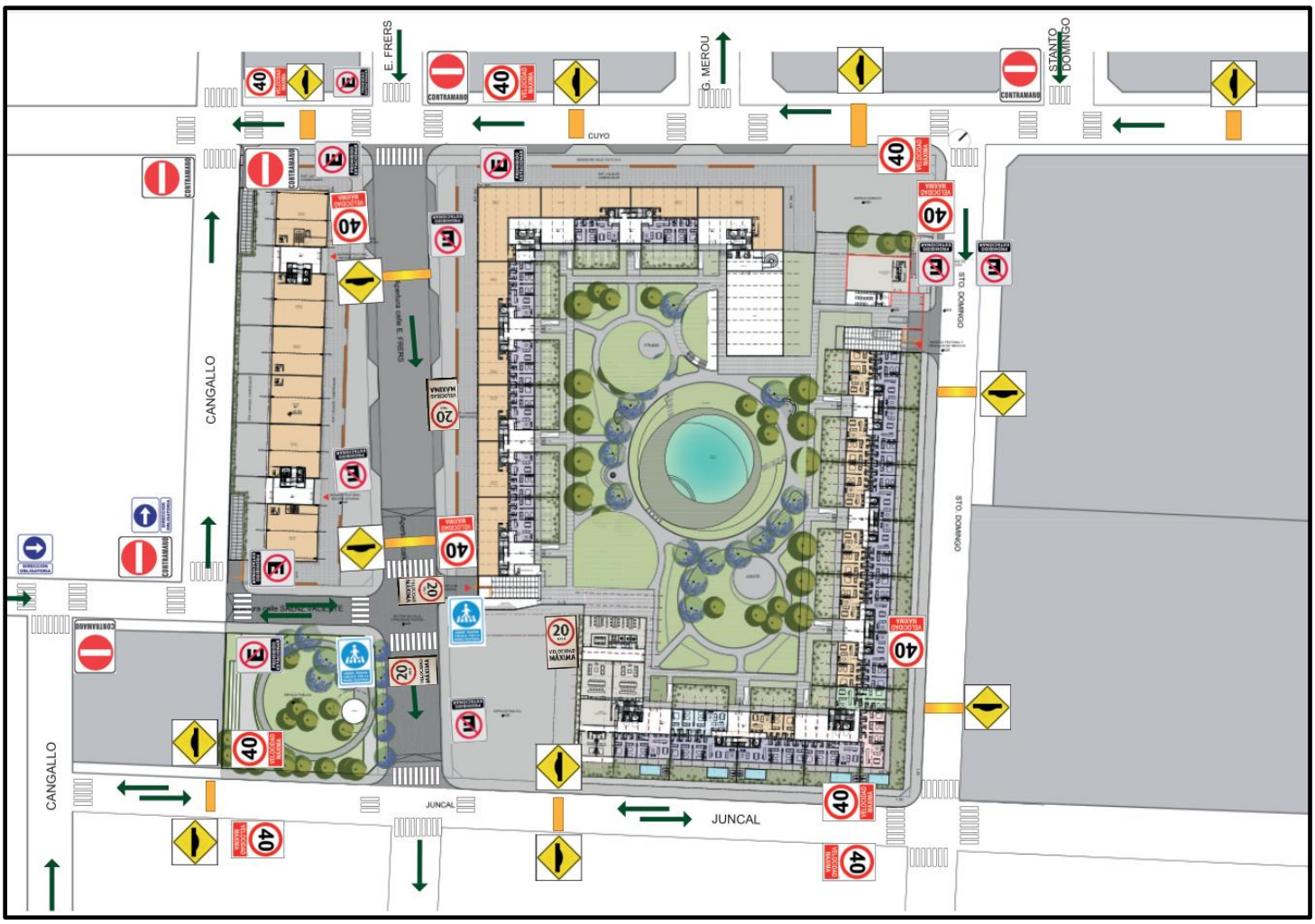


Imagen 18 "Propuesta de circulación y señalética para el proyecto"

4. ACCESOS

4.1 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Durante la etapa de construcción se podrá entrar y salir del predio por dos accesos sobre la calle Cuyo: para entrada y salida (ya sea de la maquinaria pesada que requiera ser transportada sobre carretones o grúas de gran porte) y también, según requerimiento, para el ingreso o egreso de vehículos utilizados durante el transporte de los materiales producto de la demolición o del movimiento de suelo. También ingresarán los vehículos de porte que transporten los materiales de construcción que, por su volumen o longitud, deban ser transportados por camiones semirremolque o con acoplados.

En todos los casos se utilizarán los accesos acordes a los tamaños de las unidades de transporte de insumos o maquinaria para las diferentes etapas de la obra.

4.2 ETAPA DE FUNCIONAMIENTO

El complejo cuenta con 4 accesos que permiten ingresar al estacionamiento de los diferentes bloques, según se indican en la *Imagen 19*.

Acceso N°1 ingreso y egreso por Emilio Frers:

Corresponde al estacionamiento subterráneo de las viviendas multifamiliares, la calle Frers (a la altura del acceso N°1) es una de las calles que se abrirán. La misma está prevista con un ancho superior a la traza actual, que es de 7 m, cortada por el establecimiento. De esta forma los vehículos que ingresen y egresen podrán hacerlo sin interrumpir la normal circulación de dicha arteria.

Otro aspecto importante es el retiro del acceso de la línea municipal, hasta el acceso al estacionamiento del subsuelo, que es de 11m permitiendo tener en espera fuera de la cinta asfáltica, al menos 4 unidades en promedio, *(Dos de cada lado),* sin interrumpir el paso peatonal

Accesos N°2 ingreso y egreso de servicio por calle Santo Domingo:

Este acceso presenta una particularidad, y se trata de la forma que actualmente tiene la calle Sto. Domingo, al observar las *Imágenes 10 a 13*, se ven las diferentes dimensiones que va adquiriendo dicha calle en el tramo que corresponde al predio afectado al estudio. En las mismas se observa que dicha calle debe ser reconstruida en el tramo que va desde la calle Cuyo hasta la calle Juncal, donde se deberán: retirar árboles, un contenedor de la Secretaria de Espacio Público, redefinir las veredas y darle forma a la traza de la calzada. Esto permitirá que el trayecto de la calle se encuentre en condiciones de transitabilidad para la cantidad de vehículos que se incrementará cuando una vez terminado el complejo habitacional.

Es importante destacar que el retiro del frente, con respecto a la línea municipal, permite tener al menos 2 unidades (una de cada lado) en espera sin interrumpir el paso peatonal.

Acceso N°3 ingreso y egreso de cortesía a sector comercial por calle Santo Domingo:

Para este acceso corresponde la misma descripción que para el *Acceso N°*2.

Acceso N°4 ingreso a sector comercial por calle Cuyo:

Corresponde al ingreso hacia los estacionamientos en subsuelo de los sectores de oficina y comercial, como en los otros accesos, el retiro entre la línea municipal y el acceso al subsuelo permite que al menos dos unidades queden en espera fuera de la traza sin interrumpir el paso peatonal, eso, sumado al ensanche de la calle Cuyo, ofrece un movimiento vehicular fluido sin interrumpir la normal circulación vehicular de la zona.

Acceso N°5 Egreso de sector comercial por calle Sáenz Valiente:

Corresponde al egreso de los estacionamientos en subsuelo de los sectores de oficina y comercial, como en los otros accesos, el retiro entre la línea municipal y el Egreso del subsuelo permite que al menos dos unidades queden en espera fuera de la traza sin interrumpir el paso peatonal, la continuidad de la Calle Sáenz Valiente y la Continuidad de la Calle Frens, permite que los usuarios puedan acceder hacia Av. Fondo de la Legua o Hipólito Yrigoyen, descomprimiendo el tráfico de la Calle Cuyo

Acceso N° 6 Ingreso y Egreso Peatonal Principal al Sector Habitacional.

Este acceso, es peatonal y principal del complejo

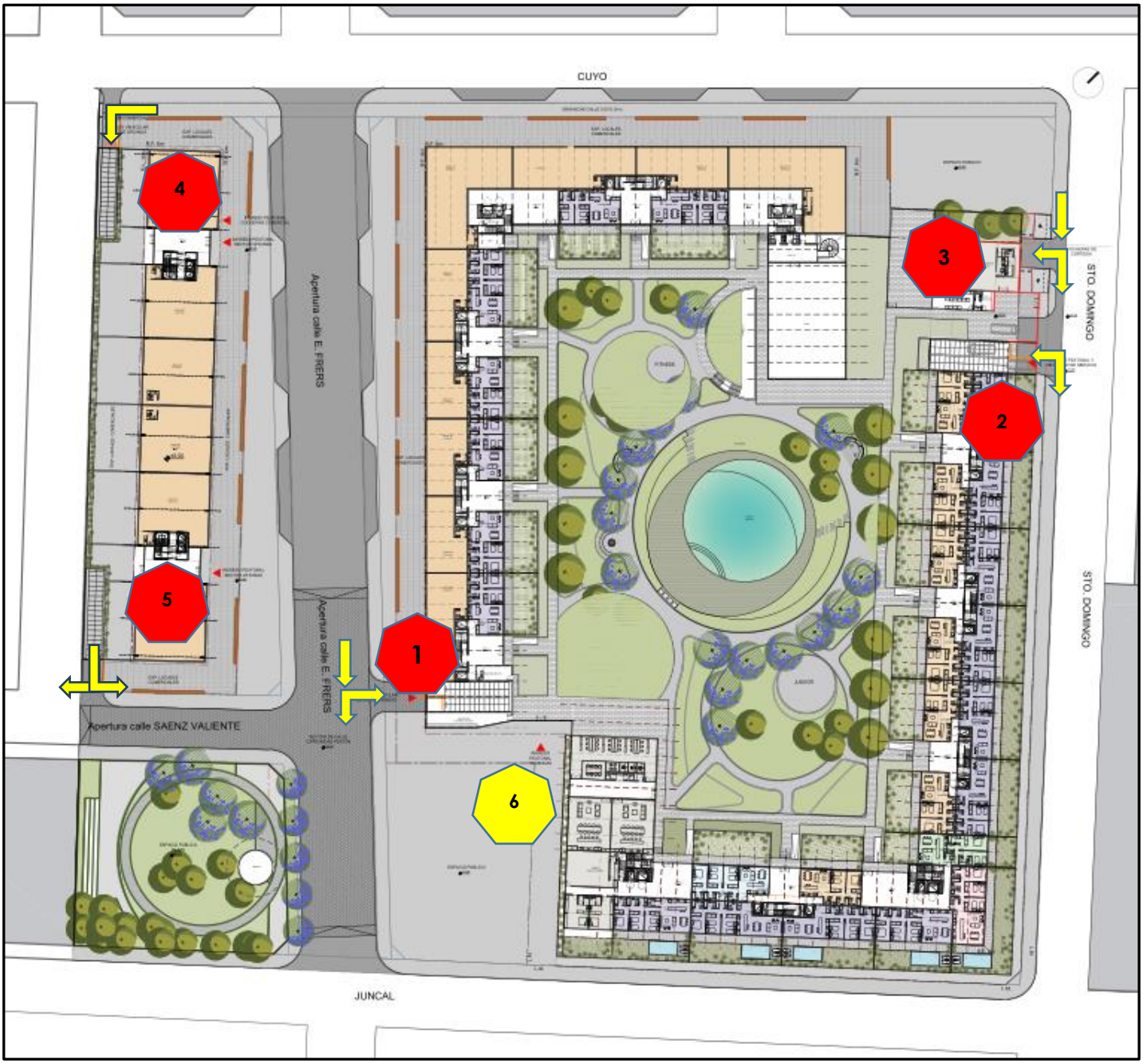


Imagen 19 "Ingresos y egresos al complejo"

5. AFECTACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente, en la zona objeto de estudio no circula el transporte público de pasajeros. Según anuncia el Municipio, a partir del 05 de Junio de 2026, la línea *314 Hospital Boulogne*, que vincula Puente Saavedra con Boulogne, habilitará la circulación de nuevos ramales pasando entre Autopista Panamericana y Av. Santa Fe yendo en sentido Panamericana – Av. Santa Fe por la calle Entre Ríos distante 200m del predio y el sentido Inverso lo hará por la Calle Cuyo, (Calle de acceso al predio), estos ramales se suman a los ya existente, 314A, que circulan por la Av. Hipólito Yrigoyen, distante 500m del predio, por la cual también circula la línea 343, de esta forma se cubre el recorrido Este -Oeste en ese sector del partido.

Durante este recorrido, cuando cruza la Av. Alexander Fleming, vincula con un Ramal de la Línea 60, (*Ramal bajo Tigre o Ramal "O"*).

Al Llegar a la Av. Santa Fe, se puede vincular con las líneas 60, *(Ramal A o San Isidro Alto)*, este ramal conecta Barracas y Plaza Italia con la zona Norte del Gran Buenos Aires, las líneas 203 A-B-C, es una línea de colectivos interurbana. Une Puente Saavedra en el límite del partido de Vicente López y la ciudad de Buenos Aires con las localidades bonaerenses de Maquinista Savio, Pilar, Moreno y Luján.

Por otro lado, Sobre la Colectora Panamericana Oeste, con sentido Norte- Sur, a la altura de la calle Larrumbe distante aproximadamente 800m del predio objeto del proyecto, estan las paradas de los siguientes transportes público:

Líneas 60 Ramal B (Barrancas de Belgrano - Rincón de Milberg), Ramal C (Barrancas de Belgrano - Escobar) y Ramal G (Plaza Italia - Escobar). Además, existen otros ramales hacia Tigre y Escobar (como el J, K, o los servicios diferenciales). Línea 228E, Este servicio circula por la colectora o traza central de la autopista conectando Puente Saavedra con la ciudad de Garín.

Línea 21, Ramal B (Fábrica Ford). Este recorrido une la terminal de Puente La Noria con Fábrica Ford y utiliza la traza de la autopista y sus colectoras.

Línea 15: El ramal que circula por la Av. Panamericana (colectora) a la altura de Martínez es el Ramal A (por Panamericana) o semirrápido, cuyo recorrido une Puente Alsina con Estación Benavídez o General Pacheco.

Línea 57: Todos los ramales expresos y diferenciales de la Línea 57 (Atlántida) que conectan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Plaza Italia/Once) con la zona norte y oeste (Pilar, Luján, Moreno y Mercedes) circulan por la Autopista Panamericana a la altura de Martínez.

Como se puede observar, la ubicación del predio objeto de estudios, permite una vinculación por medio del transporte público tanto al corazón comercial y administrativo del partido de San Isidro, como a los partidos de diferentes localidades, tanto a zona Norte, Oeste, CABA, etc. De esta forma los habitantes del complejo no necesariamente necesitarán utilizar movilidad propia para acceder a los trabajos sean estos en CABA o Zona Norte entre otros, eso implicaría una menor incidencia de automotores impactando en la vía pública.

También es importante poner de manifiesto que, por la calle Entre Río, se puede acceder por transporte púbico hasta la Av. Santa Fe y desde allí distante aproximadamente 400m se encuentra la estación Acassuso del FGBM ramal Tigre- Retiro, la más cercana al complejo, y Aproximadamente 1250m al Sur, se encuentra la Estación Martínez del FGBM, ambas estaciones corresponden a la zona de influencia del predio y vinculan la zona con Tigre o La estación Retiro desde donde se puede acceder a las diferentes líneas de subterráneos que se desplazan por CABA.

6. AFECTACIÓN AL TRÁNSITO NO MOTORIZADO

La zona en estudio no posee bicisendas, con lo cual las motos, bicicletas u otro medio de transporte no motorizado, deberán desplazarse acorde a las normas de tránsito actuales que rigen para la circulación de estos vehículos.

Las calles que se continuarán (Emilio Frers y Sáenz Valiente), tampoco contarán con las mencionadas vías de circulación, tal se encuentran en la actualidad, debiéndose regir su circulación por las normas de tránsito vigentes.

7. AFECTACIÓN A LOS PEATONES

Los peatones, en las calles existentes, podrán circular tal como lo vienen realizando hasta el momento, indicándose en cada salida y/o entrada de vehículos la senda peatonal correspondiente y un sistema lumínico sonoro que advierta el momento de la salida de las unidades. En las calles a construir, podrán circular por las veredas reglamentarias, indicándose

en el piso la senda peatonal correspondiente en cada ingreso y egreso vehicular, en este caso se prevé que los cruces estén sobreelevados y se construirán con un material diferente al de la calle a los efectos de diferenciar el cruce peatonal y por sobre todo indicar la prioridad del peatón por sobre el paso vehicular, independientemente de la colocación de cartel alusivo.

Esta forma de construir los cruces en las calles que se abrirán, identifica que la zona tiene una gran afluencia de público, sobre todo en los sectores que se corresponden al uso público masivo por eso se prevé la reducción de velocidad haciendo que se circule a no más de 20 km/hora cuando crucen la senda peatonal.

8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

8.1 MEDIDAS DE MITIGACIÓN CORRESPONDIENTE AL RESPONSABLE DEL PROYECTO

En el *Cuadro N°1* se enumeran las medidas de mitigación que se ejecutarán durante la construcción del proyecto para el ordenamiento del tráfico y la seguridad de los peatones, según se indica en la *Imagen 17*.

Cuadro 1 "Medidas de mitigación – Responsable proyecto"

MEDIDAS A IMPLEMENTARSE A CARGO DEL RESPONSABLE DEL PROYECTO	
Calle Emilio Frers	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Cuyo, Juncal y Sáenz Valiente
	Pintar senda peatonal en el acceso y egreso de peatones indicados como 5
Control Automotor	Colocar Cartelería de Prohibido Estacionar, Velocidad Máxima, Prioridad Peatón. Colocar 2 reductores de velocidad y cartel alusivo Colocar alerta lumínica sonora en salida de automóviles
Calle Cuyo	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Cangallo, Frers, Merou y Sto. Domingo. Colocar cartelería de Prohibido Estacionar en la acera del predio
Control Automotor	Colocar alerta lumínica sonora en salida de automóviles
Calle Santo Domingo.	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Cuyo
Control Automotor	Colocar Cartelería de Prohibido Estacionar, Velocidad Máxima, Colocar alerta lumínica sonora en salida de automóviles
Calle Juncal	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Frers
Control Automotor	Colocar Cartelería de Velocidad Máxima
Calle Sáez Valiente	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Frers
Control Automotor	Colocar Cartelería de Prohibido Estacionar, Velocidad Máxima y Prioridad peatón

8.2 MEDIDAS DE MITIGACIÓN CORRESPONDIENTE AL RESPONSABLE DEL PROYECTO CON PERMISO PREVIO DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN

En el *Cuadro N°2* se enumeran las medidas de mitigación que se ejecutarán durante o con posterioridad a la construcción del proyecto por parte del responsable del mismo con previa autorización de la autoridad de aplicación o por medio de la autoridad de aplicación, tal se acuerde con la misma para el ordenamiento del tráfico, según se indica en la *Imagen 18*.

Cuadro 2 "Medidas de mitigación – Responsable proyecto / autoridad de aplicación"

MEDIDAS A IMPLEMENTARSE A CARGO DEL RESPONSABLE DEL PROYECTO O LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN SEGÚN ACUERDO	
Calle Cuyo	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Cangallo, Frers, Merou y Sto. Domingo. Colocar cartelería de Prohibido Estacionar en la acera del predio
Control Automotor	Colocar reductores de velocidad faltante y su cartelería
Calle Santo Domingo	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Cuyo
Control Automotor	Colocar 2 reductores de velocidad entre calle Cuyo y Juncal con su cartelería, Carteles de Velocidad Máxima y Prohibido Estacionar conde corresponda.
Calle Juncal	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Frers y Santo Domingo
Control Automotor	Colocar Carteles de Velocidad Máxima entre calle Santo Domingo y Sáenz Valiente
	Colocar 2 reductores de velocidad entre calle Santo Domingo y Cangallo con su cartelería indicativa
Calle Sáez Valiente	
Seguridad Peatones	Pintar senda peatonal en intersección con calle Frers
Control Automotor	Colocar Carteles de Sentido de Circulación, Prohibido Estacionar y Contramano y Dirección Obligatoria

9. CONCLUSIONES

De base, el proyecto informa que se construirán 764 cocheras para todo el complejo (*ver imagen 3),* distribuidos en dos módulos bien definidos y con ingreso y egreso vehicular por diferentes arterias. Para un total de 72 módulos de oficina y 4 locales, se asignaron 246 cocheras consignadas, para el módulo que comprende los 275 departamentos y 15 locales se le asignaron 518 cocheras correspondiente *(Imágenes 19 y 20)*

La construcción del sector de viviendas, 275 unidades, está orientado en un 53% para propietarios con ingresos medios y un 47% para propietarios con ingresos medios/altos, es decir, que se puede estimar que, al menos, el 70% de los propietarios podrían tener 1 vehículo y el 30% restante se asume tendrían 2 vehículos. Con esta ecuación, se estaría en una ocupación de, al menos, de 373 cocheras con una cantidad proyectada de cocheras de 518 módulos, con lo cual estaría cumpliendo .

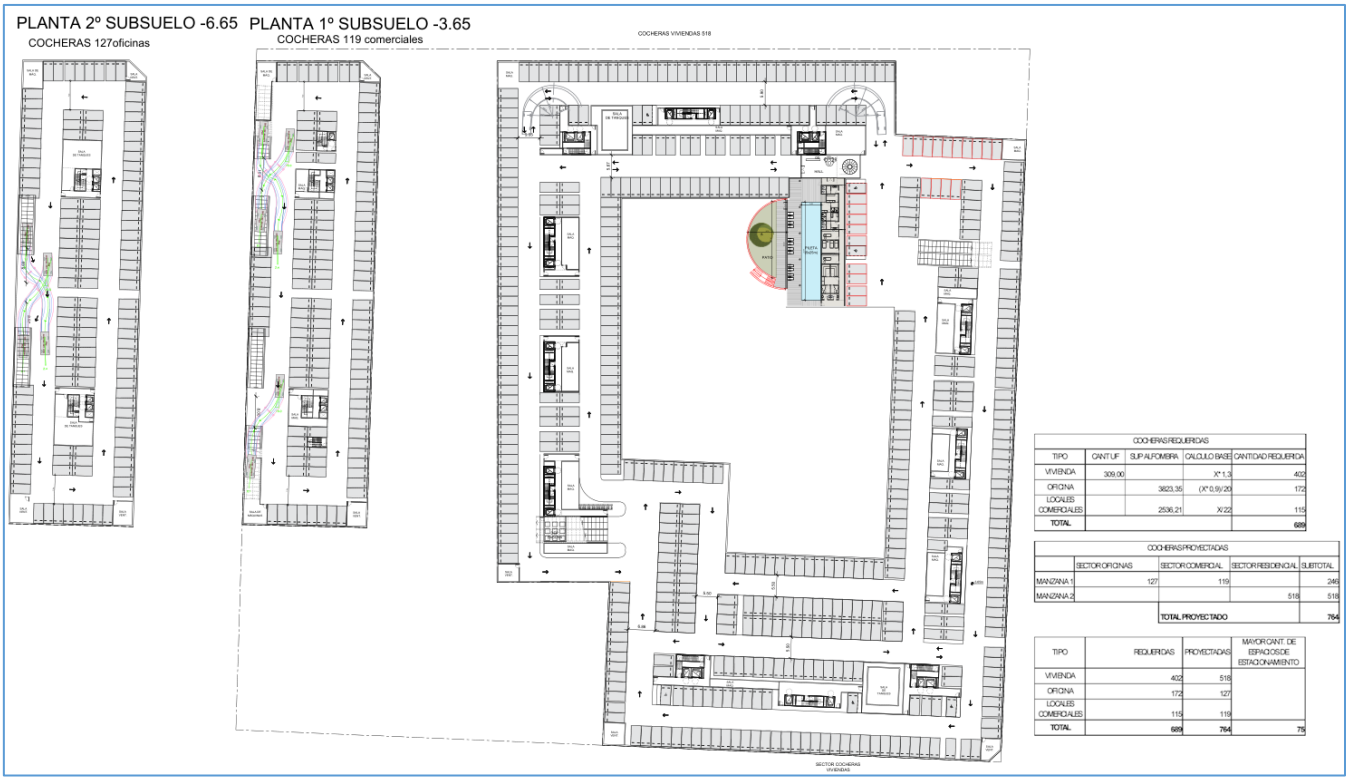


Imagen 20 "Distribución de cocheras en el edificio"

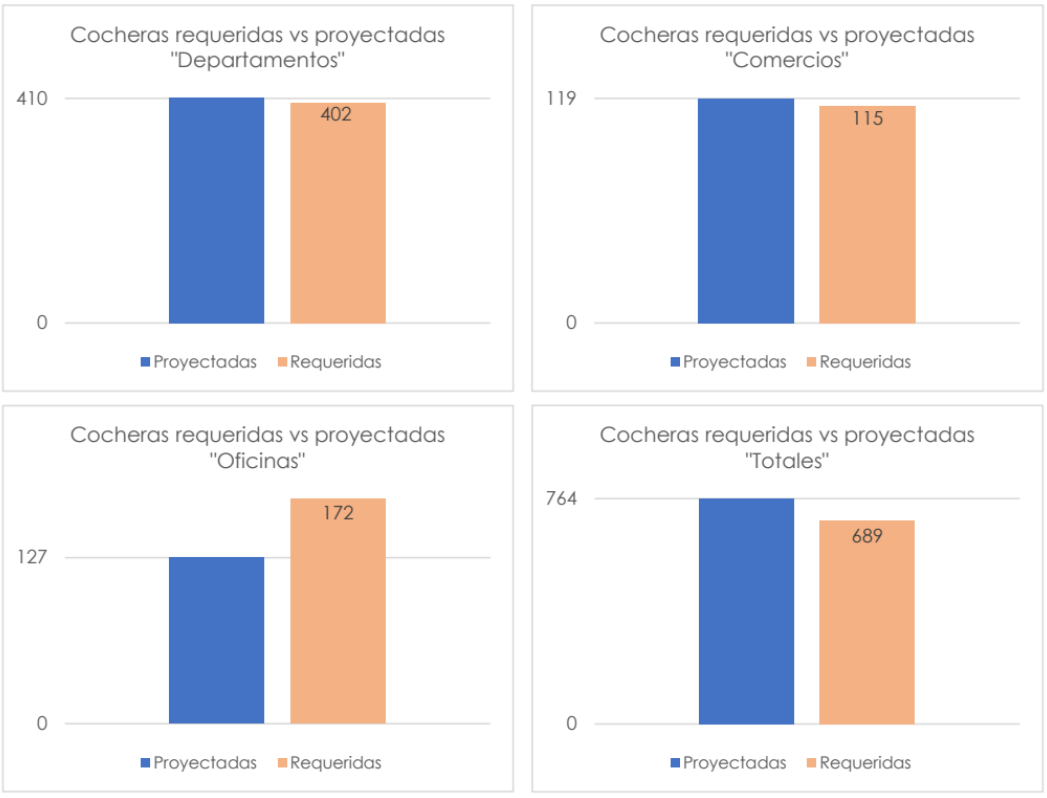
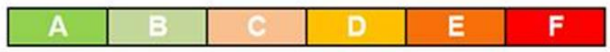


Imagen 21 "Gráficos de barras, cocheras proyectadas vs requeridas"

Tomando como base la información ofrecida por *Vialidad Nacional Argentina "Nivel de servicio en la red nacional de caminos", basado en la metodología utilizada en el análisis de la*

Capacidad y el Nivel de Servicio es la desarrollada en el Highway Capacity Manual 2010 (Manual de Capacidad 2010), una publicación del Transportation Research Board (http://transito.vialidad.gob.ar:8080/web_ns/metodologia.jsp, consultado en Feb. 2026), se denomina capacidad de servicio a la cantidad de vehículos que se permite circulen en una calle en forma más o menos fluida. Para ello se estiman 6 categorías dónde al nivel A (el de mejores condiciones) se lo representa con el color verde y al nivel F *(de las peores condiciones)* se lo representa de color rojo:



Nivel A: Representa una circulación a flujo libre

Nivel B: Está dentro del rango del flujo estable, aunque se empiezan a observar otros vehículos integrantes de la circulación.

Nivel C: Pertenece al rango del flujo estable, pero marca el conocimiento del dominio en el que la operación de los usuarios individuales se ve afectada de forma significativa por las interacciones con los otros usuarios

Nivel D: Representa una circulación de densidad elevada, aunque estable.

Nivel E: El funcionamiento está en él, o cerca del, límite de su capacidad

Nivel F: Representa condiciones de flujo forzado.

En este caso las calles circundantes son de carácter urbano y dos carriles Clase III, con circulación con velocidad limitada para ambos sentidos. Además de la capacidad de servicio, para conocer si una arteria está saturada o no, se mide la Capacidad Vial, que se entiende como la tasa máxima de flujo que puede soportar una vía o calle: para el presente caso donde no tiene semaforización es de 300 a 400 VHC, (vehículos/hora por carril), dado que la velocidad máxima de circulación es de 40 km/hora, en este caso y con una mirada conservadora, se denomina para la estadística "auto" a la totalidad de vehículos observados, y al contar la calle con dos carriles, el total de vehículos por calles variaría entre 400 y 800 VHC, optando por un total 600 VHC.

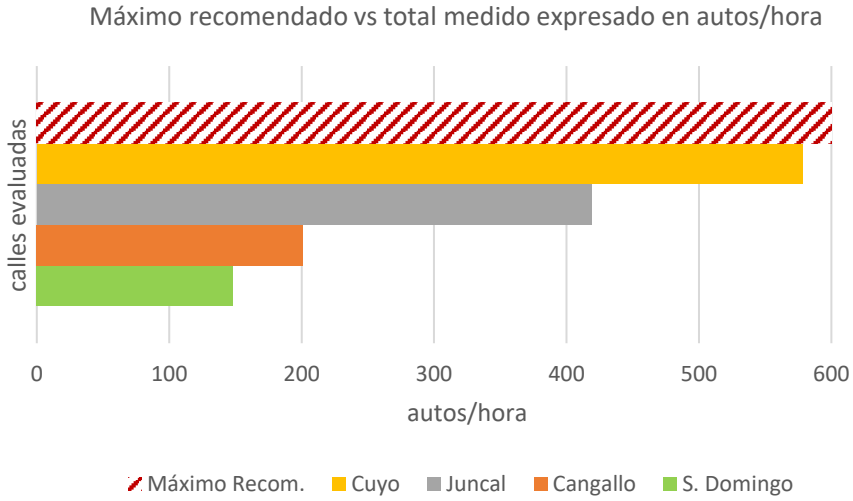


Gráfico 1 "Resumen autos/horas actuales"

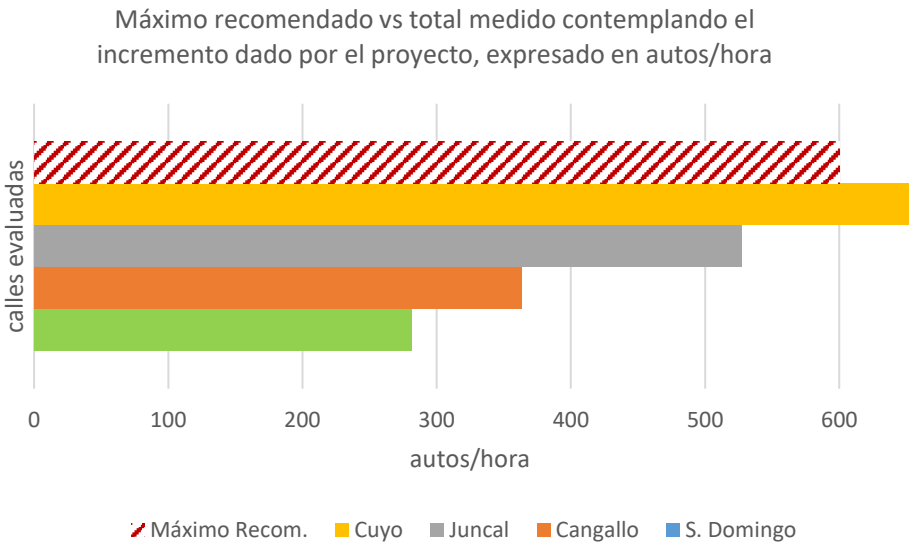


Gráfico 2 "Resumen autos/horas, contemplando incremento dado por el proyecto"

Si se toma como hipótesis que en los horarios picos se movilizarían, en el módulo habitacional al menos el 75% de los vehículos correspondientes a las cocheras calculadas (aprox. 270 vehículos) y se analiza el posible sentido de circulación que tendrían dichas unidades para su desplazamiento (según se describe en el punto 3.2), y una incidencia de que el 60% de los residentes saldrían con sentido a Autopista Panamericana (utilizando como vía posible Cangallo) y el 40% restante se desplazaría por calle Juncal (con sentido al centro del partido), el incremento es totalmente viable para dirigirse a los diferentes puntos de interés.

En el caso del módulo de oficinas y locales, no se puede estimar taxativamente la cantidad de concurrentes que llegarían con vehículos propios, razón por lo cual, se toma como hipótesis conservadora que en los horarios pico se moverán la misma cantidad de automóviles que de cocheras signadas. Ese futuro incremento vehicular que pudiese generarse sobre la calle Cuyo es aceptable, y podría plantearse una pequeña ralentización del movimiento vehicular durante el tiempo que dure el ingreso y egreso de los concurrentes a las oficinas. Los concurrentes a los locales tendrán acceso al estacionamiento generando un movimiento mínimo pero continuo, acorde a las características de las actividades que se desarrollen en los mismos, ese incremento a lo largo del día, no altera el normal desenvolvimiento de la circulación vehicular sobre la calle Cuyo, pero sí sobre la zona de influencia, dado que actualmente en parte de las zonas periféricas del predio el establecimiento no aporta movimiento vehicular por estar fuera de servicio.

Con respecto a los locales que se encuentran en el módulo de viviendas multifamiliares (11 unidades), las cocheras asignadas superan la cantidad de personas que puedan trabajar en los mismos (y estacionen de forma permanente) y de los clientes con estacionamiento temporario, pero si se analiza el proyecto, se podrá observar que el acceso dichas cochera lo pueden hacer personas que trabajen en módulo de oficinas por ende cualquier exceso de personas que concurran y estacionen permanentemente durante el horario laboral podrán utilizar los espacios que no se ocupen con asistentes a locales de ese módulo. En cuanto a las cocheras de cortesía a nivel, en caso de ser completadas los asistentes temporales podrán utilizar las cocheras subterráneas.

Las salidas del sector del módulo multifamiliar hacia la calle Santo Domingo es totalmente compatible con la capacidad de circulación de una calle urbana, en tanto y en cuanto se modifique la geometría de la calle en el tramo entre calle Cuyo y Juncal, de lo contrario la salida será posible pero ralentizada por la forma actual de dicha arteria.

Para finalizar los incrementos proyectados, tomando las medidas de mitigación expuestas en la *Imagen N°18* y los *Cuadros 1 y 2*, no generarían alteraciones significativas en la circulación vehicular.

Además, es muy importante considerar que estas estimaciones serán progresivas, si se toma en cuenta que la culminación del proyecto tiene una proyección estimada de 3,5 años que, si bien lo primero que se construirán serán las calles hasta hoy inexistentes, la ocupación de oficinas, locales y viviendas será progresiva y en un tiempo mayor a la duración de la obra por lo que se permitirá evaluar el crecimiento del parque automotor general de la zona en el durante el período que dure la misma, y podrán evaluarse las correcciones necesarias para su correcto funcionamiento *(Ver Gráficos 1 y 2)*.

Es decir que, la incidencia vial que generará el proyecto en la zona del predio y sus alrededores no excede significativamente los parámetros recomendados para Calles Urbanas, será progresivo y con posibilidades correctivas en función del crecimiento del parque automotor.

10. BIBLIOGRAFÍA

- ☑ *Highway Capacity Manual 2010*
- ☑ *Transportation Research Board*
- ☑ *Dirección Nacional de Vialidad*

El presente informe se hace a pedido del Estudio de Arquitectura CEK GROUP a los 29 días del mes de Mayo de 2026.